

PYTANIA I ODPOWIEDZI
do Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia
na zamówienie nr PZP.T.262.03.2019

Powiatowy Zarząd Dróg w Zwoleń informuje że na podstawie art. 38 ust. 1 ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. – Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2019 r. poz. 1843) Wykonawca zwrócił się do Zamawiającego z pytaniami dotyczącym treści SIWZ dla postępowania przetargowego pn.: „Przebudowa drogi powiatowej nr 4509W Władysławów - Ługi”.

Pytanie 1:

Zgodnie z przekrojem konstrukcyjnym oraz przedmiarem robót, jako wzmocnienie istniejącej nawierzchni przyjęto zastosowanie pakietu:

- warstwa ściernalna AC11S gr. 4 cm,
 - warstwa wyrównawcza AC16W średnia gr. 5 cm
- RAZEM: gr. 9 cm

W wyniku przeprowadzonych odwiertów w istniejącej nawierzchni, na odcinku od 0+035 do km 2+750 stwierdzono istniejącą nawierzchnię bitumiczną o grubości od 3 do 4 cm.

Zgodnie z Katalogiem Wzmocnień i Remontów Nawierzchni, pkt 7.4.5. Określenie rzeczywistej grubości nakładki wzmacniającej:

...całkowita grubość warstw asfaltowych nie może być mniejsza od wartości minimalnej zależnej od kategorii ruchu i określonej w tablicy 17. Warunek ten ma na celu zapobieżenie projektowaniu zbyt cienkich warstw asfaltowych położonych na grubych warstwach pośrednich niezwiązanych asfaltem.

Tablica 17. Minimalna grubość pakietu warstw asfaltowych ułożonych na warstwach pośrednich z materiału niezwiązanego asfaltem.

<i>Lp.</i>	<i>Kategoria ruchu</i>	<i>Minimalna grubość pakietu warstw asfaltowych</i> <i>cm</i>
<i>1</i>	<i>KR1</i>	<i>8</i>
<i>2</i>	<i>KR2</i>	<i>12</i>
<i>3</i>	<i>KR3</i>	<i>16</i>
<i>4</i>	<i>KR4</i>	<i>20</i>

... ”

Powyższe wskazuje, że minimalna grubość pakietu warstw asfaltowych dla ruchu KR3 wynosi 16 cm.

W związku z powyższym, po wykonaniu nakładki grubość pakietu warstw bitumicznych będzie wynosił ok. 12-13 cm i będzie mniejszy od wartości minimalnej z Katalogu o 3-4 cm.

Prosimy o potwierdzenie poprawności przyjętych rozwiązań projektowych.

Nadmieniamy, że dopuszczenie do realizacji zgłoszonych przez Wykonawcę błędnych rozwiązań projektowych może skutkować ograniczeniem odpowiedzialności z tytułu Gwarancji.

Pytanie 2:

Zgodnie z przekrojem konstrukcyjnym oraz przedmiarem robót, na poszerzeniu drogi przyjęto zastosowanie pakietu:

- warstwa ścieralna AC11S gr. 4 cm,
- warstwa wyrównawcza AC16W średnia gr. 5 cm
- opornik z kruszywa 0/31,5 gr. 30 cm
- RAZEM: gr. 39 cm

Zgodnie z Katalogiem Wzmocnień i Remontów Nawierzchni, pkt 7.4.5. Określenie rzeczywistej grubości nakładki wzmacniającej:

„...całkowita grubość warstw asfaltowych nie może być mniejsza od wartości minimalnej zależnej od kategorii ruchu i określonej w tablicy 17. Warunek ten ma na celu zapobieżenie projektowaniu zbyt cienkich warstw asfaltowych położonych na grubych warstwach pośrednich niezwiązanych asfaltem.

Tablica 17. Minimalna grubość pakietu warstw asfaltowych ułożonych na warstwach pośrednich z materiału niezwiązanego asfaltem.

Lp.	Kategoria ruchu	Minimalna grubość pakietu warstw asfaltowych cm
1	KR1	8
2	KR2	12
3	KR3	16
4	KR4	20

...”

Powyższe wskazuje, że minimalna grubość pakietu warstw bitumicznych dla ruchu KR3 wynosi 16 cm. i jest o 7 cm większa od zastosowanej w przedmiarze i projekcie.

Prosimy o potwierdzenie poprawności przyjętych rozwiązań projektowych.

Nadmieniamy, że dopuszczenie do realizacji zgłoszonych przez Wykonawcę błędnych rozwiązań projektowych może skutkować ograniczeniem odpowiedzialności z tytułu Gwarancji

Pytanie 3:

Zgodnie z przekrojami konstrukcyjnymi, dla wykonania poszerzeń drogi przyjęto zastosowanie poniższych warstw konstrukcyjnych:

- warstwa ścieralna AC11S gr. 4 cm,
- warstwa wyrównawcza AC16W gr. średnia 5 cm
- opornik z kruszywa 0/31,5 gr. 30 cm
- RAZEM: gr. 39 cm

Zgodnie z Katalogiem Typowych Konstrukcji Nawierzchni Podatnych i Półsztywnych — Tablice 9.1 — 9.7 dla kategorii ruchu KR3 nie stosuje się konstrukcji bez zastosowania warstwy podbudowy zasadniczej z betonu asfaltowego.

W związku z wątpliwościami Wykonawcy co do poprawności projektowanych warstw prosimy o przedstawienie obliczeń projektowych oraz wskazanie punktów w Katalogu Wzmocnień i

Remontów Nawierzchni oraz Katalogu Typowych Konstrukcji Nawierzchni Podatnych i Półsztywnych wskazujących na poprawność zastosowanych pakietów.

Nadmieniamy, że dopuszczenie do realizacji zgłoszonych przez Wykonawcę błędnych rozwiązań projektowych może skutkować ograniczeniem odpowiedzialności z tytułu Gwarancji.

Pytanie 4:

Zgodnie z przekrojami konstrukcyjnymi, dla wykonania poszerzeń drogi przyjęto zastosowanie poniższych warstw konstrukcyjnych:

- warstwa ścieralna AC11S	gr. 4 cm,
- warstwa wyrównawcza AC16W	gr. średnia 5 cm
- opornik z kruszywa 0/31,5	<u>gr. 30 cm</u>
RAZEM:	gr. 39 cm

Informujemy, że przyjęta grubość konstrukcji nie spełnia warunku mrozoodporności dla kategorii ruchu KR3 i grupy nośności podłoża od G2 do G4 (zgodnie z Tablicą 10.1 Katalogu Konstrukcji Nawierzchni Podatnych i Półsztywnych — dla G2 - 0,5m, dla G3 — 0,6m, dla G4 — 0,7m) oraz nie uwzględnia minimalnej warstwy podbudowy pomocniczej (lub warstwy mrozoochronnej) (zgodnie z Tablicą 8.3 Katalogu Typowych Konstrukcji Nawierzchni Podatnych i Półsztywnych).

W związku z powyższym prosimy o udostępnienie badań potwierdzających grupę nośności podłoża G1, pozwalającą na brak zastosowania warstwy mrozoochronnej oraz obliczeń projektowych potwierdzających poprawność zastosowanych pakietów konstrukcyjnych.

Nadmieniamy, że dopuszczenie do realizacji zgłoszonych przez Wykonawcę błędnych rozwiązań projektowych może skutkować ograniczeniem odpowiedzialności z tytułu Gwarancji.

Pytanie 5:

Zgodnie z przekrojem konstrukcyjnym oraz przedmiarem robót, jako wzmocnienie istniejącej nawierzchni przyjęto zastosowanie pakietu:

- warstwa ścieralna AC11S	gr. 4 cm,
- warstwa wyrównawcza AC16W	<u>średnia gr. 5 cm</u>
RAZEM:	gr. 9 cm

Informujemy, że projekt budowlano-wykonawczy nie uwzględnia na ciągu głównym, poszerzeniach oraz w miejscu odtworzenia nawierzchni po wymianie przepustów żadnych działań mających na celu zapobieżeniu występowania spękań odbitych.

Ze względu na olbrzymią degradację istniejącej nawierzchni na przedmiotowym odcinkach, co zostało potwierdzone podczas przeprowadzonej wizji lokalnej oraz wstępnych badań laboratoryjnych, zachodzi uzasadniona obawa, że zaprojektowana konstrukcja wzmocnienia nawierzchni jest niewystarczająca i nie spełni wymagań minimalnej gwarancji dla przewidywanej nakładki.

W oparciu o doświadczenie Wykonawcy informujemy, że przy tak złym stanie technicznym drogi wykonanie wzmocnienia nawierzchni siatką wzmacniającą może okazać się również nieskuteczne, a jednym z rozsądnych rozwiązań byłoby wykonanie na istniejącej nawierzchni warstwy podbudowy metodą recyklingu z mieszanki MCE.

Dodatkowo informujemy, że zgodnie z katalogiem wzmocnień, dla przewidywanej kategorii ruchu KR3 zaleca się wykonanie badania ugięć sprężystych, określenie modułów sprężystości warstw i analizy mechanistycznej do wyznaczenia trwałości zmęczeniowej nawierzchni. Na podstawie porównania pozostałej trwałości zmęczeniowej i przewidywanego obciążenia ruchem należy podejmować decyzję o sposobie i zakresie naprawy nawierzchni.

Prosimy o potwierdzenie poprawności przyjętych rozwiązań projektowych.

Nadmieniamy, że dopuszczenie do realizacji zgłoszonych przez Wykonawcę błędnych rozwiązań projektowych może skutkować ograniczeniem odpowiedzialności z tytułu Gwarancji.

Zamawiający na podstawie art. 38 ust. 2 ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. – Prawo zamówień publicznych udziela następujących wyjaśnień:

Odpowiedzi:

Ad.1, Ad. 2, Ad. 3, Ad. 4 i Ad. 5

W odpowiedzi na Państwa zapytania, które próbują podważyć i zakwestionować przyjęte przez Projektanta rozwiązania projektowe udzielamy następujących wyjaśnień.

Zgodnie z ***Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 13.12.2015r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (tekst jednolity Dz. U. z 2016r. poz. 124) §152 ust. 1*** konstrukcję nawierzchni jezdni dróg publicznych oraz do postoju pojazdów, ruchu pieszych i rowerzystów, **mogą być projektowane indywidualnie lub według katalogów typowych konstrukcji nawierzchni.**

Projektant zaprojektował konstrukcję nawierzchni indywidualnie w oparciu o swoje doświadczenie i podtrzymuje poprawność przyjętych rozwiązań projektowych.

Nadmieniamy również, iż na przedmiotowej drodze w 2018r. został wykonany według tej technologii odcinek drogi od km 2+750 do km 4+050 i jak do tej pory nie wystąpiły żadne problemy z nawierzchnią jezdni.

Ponadto informujemy, iż drogę powiatową 4509W zalicza się do kategorii ruchu KR-2, a Projektant zastosował warstwę wyrównawczo-wiązącą i ścieralną jak dla KR-3 w celu zwiększenia parametrów fizykomechanicznych wykonanej nawierzchni. Tak więc zawarte w zapytaniu Państwa wątpliwości dotyczące rozwiązań projektowych w oparciu o kategorię ruchu KR-3 są błędne.

Prosimy o przygotowanie oferty z uwzględnieniem udzielonej odpowiedzi na zadane pytania.

DYREKTOR

inż. Tomasz Mordziński